

TRANSFORMASI MAHKAMAH PELAYARAN MENJADI PENGADILAN MARITIM GUNA MEWUJUDKAN KEAMANAN MARITIM

TRANSFORMATION OF THE SHIPPING COURT INTO A MARITIME COURT TO ACHIEVE MARITIME SECURITY

Dhimas Rudy Hartanto¹, Abdul Rivai Ras², Surya Wiranto³

PROGRAM STUDI KEAMANAN MARITIM, FAKULTAS KEAMANAN NASIONAL,
UNIVERSITAS PERTAHANAN REPUBLIK INDONESIA

(dhimasrudy@gmail.com, rivai_ras@yahoo.com, suryawiranto1@gmail.com)

Abstrak – Mahkamah Pelayaran berdiri sejak zaman Belanda dengan kewenangan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal. Eksistensi Mahkamah Pelayaran belum mampu menjawab permasalahan yang dihadapi. Lembaga yang seharusnya memiliki kapabilitas penyelesaian sengketa dan perkara yang timbul dilaut masih belum dimiliki Indonesia. Potensi ancaman yang tinggi karena Indonesia memiliki Alur Laut Kepulauan Indonesia dan *Choke Point* yang menjadi jalur pelayaran internasional. Permasalahan penelitian yaitu latar belakang dan urgensi transformasi Mahkamah pelayaran menjadi Pengadilan Maritim di Indonesia serta upaya pemerintah dalam mewujudkan wacana transformasi Mahkamah Pelayaran menuju pembentukan Pengadilan Maritim. Tujuan penelitian menganalisis kedua permasalahan penelitian tersebut. Termasuk penelitian kualitatif dengan metode studi pustaka, observasi, wawancara, dan dokumentasi. Temuan penelitian menunjukkan bahwa performa Mahkamah Pelayaran belum efektif. Proses operasional Mahkamah Pelayaran mirip dengan lembaga peradilan. Keputusan Mahkamah Pelayaran memiliki nilai pembuktian di Pengadilan Negeri. Kesenjangan Mahkamah Pelayaran dan dengan adanya Pengadilan Negeri dan Pengadilan Perikanan juga belum dapat menjawab permasalahan yang ada. Oleh karena itu untuk mendukung Indonesia sebagai poros maritim dunia maka dibutuhkan lembaga yang memiliki kapabilitas menyelesaikan masalah yang berpotensi timbul dari aktivitas kemaritiman. Upaya yang telah dilakukan oleh Pemerintah berupa studi banding dan *Focus Group Discussion*. Mahkamah Pelayaran berpotensi ditransformasikan menjadi Pengadilan Maritim dengan mengatasi kesenjangan antara Mahkamah Pelayaran dengan Pengadilan Maritim. Untuk meningkatkan kewenangan Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim dapat dilakukan dengan transformasi yang didahulukan dengan menumbuhkan *political will*, perubahan regulasi, dan pembentukan penanggung jawab transformasi. Transformasi dapat dilakukan dengan empat cara yaitu *re-framing*, *re-structuring*, *re-vitalization*, dan *re-newal*.

Kata Kunci: Keamanan Maritim, Mahkamah Pelayaran, Penegakan Hukum, Pengadilan Maritim, Transformasi

Abstract – *The Shipping Court was founded in Dutch colonialism with the authority to further examine ship accidents. The existence of the Shipping Court had not been able to answer the problems faced. The potential threat is high because Indonesia had the Indonesian Archipelago Sea Lane and Choke Point which is an international shipping lane. The research problem is the background and urgency of the transformation of the Travel Court into a Maritime Court in Indonesia and the government's efforts in realizing the discourse of the transformation of the Maritime Court towards the establishment of a*

¹ Program Studi Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan

² Program Studi Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan

³ Program Studi Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan

Maritime Court. The research objective is to analyze the two research problems. Including qualitative research with literature study methods, observation, interviews, and documentation. The research results show that the performance of the Shipping Court had not been effective. The shipping court operational process is similar to that of a judicial institution. The gap between the Shipping Court and the existence of the District Court and the Fisheries Court had also not been able to answer the existing problems. Therefore, to support Indonesia as the global maritime nexus, an institution that can solve problems that could potentially arise from maritime activities is needed. Efforts had been made by the Government are in the form of comparative studies and Focus Group Discussions. The Shipping Court has the potency to be transformed into a Maritime Court by addressing the gap between the Shipping Court and the Maritime Court. Increasing the authority of the Shipping Court to become a Maritime Court, can be done with a transformation that takes precedence by growing political will, changing regulations, and establishing a person in charge of the transformation. Transformation can be done in four ways, namely re-framing, re-structuring, re-vitalization, and re-newal.

Keywords: *Maritime Security, Maritime Court, Law Enforcement, Shipping Court, Transformation*

Pendahuluan

Secara geografis, Indonesia dapat disebut sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*). Hukum internasional telah mendefinisikan secara jelas apa yang dimaksud dengan negara kepulauan dalam pasal 46 *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982. Forum United Nations Conferences on the Standardization of Geographical Names (UNCSGN)* dan *United Nations Group of Expert on Geographical Names (UNGEGN)* Tahun 2017 menyatakan bahwa jumlah pulau di Indonesia kurang lebih 17.504 dan secara resmi jumlah pulau di Indonesia yang tercatat mencapai 16.056 pulau (Hananto, 2017). Menurut data dari Badan Informasi Geospasial Indonesia (BIG) dan Pusat Hidrografi dan Oseanografi (Pushidros) TNI AL Indonesia memiliki garis pantai sepanjang 108.000 km

dengan luas daratan dan perairan mencapai 8,3 juta km² serta 3 juta km² diantaranya termasuk ke dalam Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) (Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, 2018). Memiliki luas laut 2,52 dari luas daratan, dapat dipastikan Indonesia memiliki potensi sumber daya alam yang sangat besar ditambah dengan potensi jasa lingkungan untuk dimanfaatkan dalam pembangunan ekonomi lokal, regional, dan nasional. Posisi yang sangat strategis dalam pelayaran domestik maupun internasional. Bentuk geografis yang dimiliki Indonesia tentunya memiliki cakupan dimensi peluang, tantangan dan ancaman. Tantangan dan ancaman Indonesia sebagai negara kepulauan harus dicarikan solusi untuk menanganinya. Tingginya masalah yang

berpotensi dapat mengganggu kedaulatan Indonesia. Selama ini studi mengenai keamanan di laut masih terbatas menasar pada stakeholder (dalam hal ini operator dan regulator). Upaya-upaya preventif telah dilakukan dengan adanya regulasi dan operasi pengamanan. Penegakan hukum diperlukan dalam menjaga kedaulatan NKRI baik di wilayah daratan maupun lautan.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia saat ini menjadi salah satu inisiator terbentuknya Pengadilan Maritim di Indonesia. Sebelumnya, Kementerian Perhubungan berhasil membentuk Mahkamah Pelayaran yang memiliki kewenangan dalam lingkup pelayaran. Secara operasional kewenangan ini hanya sebatas pelaksanaan pemeriksaan lanjutan terjadinya kecelakaan kapal di perairan Indonesia setelah menjalani pemeriksaan pertama oleh Syahbandar. Saat ini Mahkamah Pelayaran memiliki peran penting dalam Keamanan Maritim terkait dengan keselamatan pelayaran. Keselamatan pelayaran dalam bentuk rekomendasi dari hasil pemeriksaan lanjutan terjadinya kecelakaan kapal untuk perbaikan. Persoalan keamanan maritim tidak hanya sebatas kecelakaan

kapal. Misalnya dengan kekayaan sumber daya alam yang dimiliki Indonesia menyebabkan banyaknya kapal asing yang berlayar di lautan Indonesia dan melakukan Illegal Fishing. Menurut World Bank dan Food and Agriculture Organization (FAO) kerugian yang disebabkan dengan adanya illegal fishing mencapai 20 miliar dollar AS atau setara dengan 240 triliun pertahunnya. Walaupun ada Pengadilan Negeri dan Pengadilan Perikanan yang memiliki kewenangan dalam mengadili perkara tersebut, masih ada sistem yang belum efektif. Hal ini menjadi problematika berat pada tataran operasional dalam keamanan maritim. Perkembangan operasional di lapangan menunjukkan bahwa ditemukan tindak pidana selain perikanan bersamaan dengan tindak pidana perikanan.

Operasional penegakan hukum di laut menemukan adanya suatu kejahatan dan pelanggaran seperti masalah keimigrasian, perdagangan orang, tenaga kerja ilegal dan di bawah umur, narkoba, dan kepemilikan senjata ilegal. Saat ini untuk penanganan di Indonesia, dibutuhkan lembaga yang berbeda. Lembaga tersebut yaitu Pengadilan Negeri dan Pengadilan Perikanan. Hal tersebut didasarkan pada kewenangan

Pengadilan Perikanan sebatas memeriksa, mengadili, dan memutus tindak pidana perikanan. Oleh karena itu untuk apabila ditemukan tindak pidana lain yang ditemukan bersamaan dengan tindak pidana perikanan, maka tindak pidana non perikanan maka dilimpahkan ke Pengadilan Negeri yang memiliki kewenangan memeriksa, mengadili, dan memutus tindak pidana tersebut (Khopiatuziadah, 2017).

Pembaruan sistem peradilan khususnya dibidang kemaritiman diperlukan oleh Indonesia dengan mengingat tingginya ancaman yang mengganggu keamanan maritim. Sejatinya penerapan dan formulasi hukum di laut berbeda dengan hukum di darat. Pemahaman mengenai hukum darat dan laut di Indonesia saat ini masih belum tepat mengingat hukum di laut masih disamakan dengan hukum di darat. Faktor terpenting adalah bahwa hukum di darat sepenuhnya menerapkan regulasi nasional sedangkan di laut selain regulasi nasional juga harus menerapkan regulasi internasional. Sejalan dengan hal tersebut, Indonesia memiliki Alur Laut Kepulauan Indonesia dan Choke Point yang menjadi jalur pelayaran Internasional. Potensi adanya ancaman kemaritiman dapat terjadi baik dilakukan

oleh aktor dalam negeri maupun luar negeri. Saat ini hukum di Indonesia belum mengakomodir secara efektif apabila hal tersebut terjadi, oleh karena itu sudah selayaknya Indonesia memperbaharui sistem hukum maritimnya.

Kebijakan Keluatan Indonesia yang mencakup pengembangan konektivitas (tol laut) dan Ide Poros Maritim Dunia yang digaungkan oleh presiden Joko Widodo juga menjadi alasan kuat lahirnya Pengadilan Maritim. Peran pengadilan sangat diperlukan dalam mengadili dan memberikan putusan yang dapat mengurangi hingga menghentikan kasus-kasus kemaritiman. Penelitian ini akan membahas mengenai Mahkamah Pelayaran yang terkendala oleh regulasi karena kedudukannya di bawah Kementerian Perhubungan sehingga kewenangannya harus ditingkatkan agar lebih powerful sebagai lembaga peradilan.

Dari uraian latar belakang di atas dapat dilihat kesenjangan antara Mahkamah Pelayaran dan Pengadilan Maritim sebagai berikut:

Tabel 1. Gap antara Mahkamah Pelayaran dengan Pengadilan Maritim

Mahkamah Pelayaran	Pengadilan Maritim
Undang-Undang yang mengatur masih mengikuti	Diatur dalam Undang-Undang secara sepsifik

Undang-Undang Pelayaran. Tidak mengatur secara khusus mengenai Mahkamah pelayaran. Mahkamah Pelayaran diatur dalam hierarki peraturan perundang-undangan yang lebih rendah	
Mahkamah Pelayaran di bawah naungan lembaga eksekutif yaitu Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Tidak memiliki hubungan langsung secara yuridis dengan lembaga yudikatif. Sehingga sukar disebut sebagai lembaga peradilan karena pelaksanaan peradilan seharusnya di bawah lembaga yudikatif	Pengadilan Maritim bagian dari lembaga yudikatif. Lembaga independen yang melaksanakan kepentingan peradilan tanpa ada campur tangan lembaga eksekutif
Penyematan istilah “Mahkamah” yang sejatinya memiliki arti lembaga peradilan dengan kedudukan, tugas, dan wewenang hukum yang tinggi bahkan tertinggi	Memiliki nama Maritime Court atau Admiralty Court
Kewenangannya bersifat instruktif	Kewenangannya tidak bersifat instruktif (dapat menerima gugatan)
Kewenangannya sebatas mengadili perkara keprofesian pelaut	Memiliki kewenangan yang luas tidak hanya terkait dengan kecelakaan kapal

	dan sejalan dengan perkembangan ancaman kemaritiman
Sanksi yang diberikan masih bersifat administratif	Sanksi yang diberikan selain administratif juga mencakup ganti rugi
Wilayah yurisdiksi yang luas mencakup seluruh Indonesia namun hanya memiliki 1 (satu) lembaga, yaitu tepatnya di Jakarta Utara	Memiliki lembaga di tiap daerah provinsi atau kabupaten/kota yang memiliki wilayah laut
Keputusannya bersifat final atau tidak bisa dilakukan upaya hukum banding maupun kasasi	Keputusannya dapat dilakukan upaya hukum banding maupun kasasi
Hanya memiliki 1 tingkatan	Memiliki pengadilan tingkat pertama, pengadilan tingkat kedua (Pengadilan Banding/ Pengadilan Tinggi), dan tingkatan ketiga (Pengadilan Kasasi/ Mahkamah Agung).

Sumber: diolah peneliti, 2021.

Untuk mencapai penegakan hukum yang efektif, Indonesia perlu lembaga yang memiliki kewenangan mengadili dibidang kemaritiman baik dalam ranah perdata maupun pidana. Kewenangan tersebut harus disesuaikan dengan perkembangan ancaman dan masalah yang terjadi. Sehingga perkembangan regulasi dapat mengimbangi keadaan sebenarnya di lapangan.

Dari uraian latar belakang di atas telah membuktikan bahwa saat ini dalam sistem penyelenggaraan regulasi keamanan dan keselamatan di laut, eksistensi Mahkamah Pelayaran belum mampu menjawab semua permasalahan yang dihadapi misalnya akibat dari kecelakaan kapal mengenai asuransi, ganti rugi dan lingkungan laut sehingga diperlukan suatu transformasi agar dapat menjawab permasalahan tersebut. Transformasi Mahkamah Pelayaran dalam batas tertentu dalam membangun Pengadilan Maritim.

Penelitian ini akan membahas mengenai latar belakang dan urgensi transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim di Indonesia dan upaya pemerintah dalam mewujudkan wacana transformasi Mahkamah Pelayaran menuju pembentukan Pengadilan Maritim. Tujuan penelitian untuk menganalisis 2 (dua) bahasan penelitian tersebut.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan yuridis empiris. Penelitian kualitatif merupakan salah satu prosedur penelitian dengan data yang dihasilkan berupa deskriptif dari narasumber (Moleong, 2000).

Pendekatan yuridis empiris dapat membantu peneliti dalam melihat implementasi hukum normatif dalam sebuah peristiwa (Muhammad, 2004). Kedua metode tersebut apabila dikombinasikan dapat menemukan fakta-fakta dan data yang dibutuhkan setelah itu dilakukan identifikasi masalah yang dapat menemukan penyelesaian masalah tersebut (Waluyo, 2002). Desain penelitian kualitatif dapat berubah saat dilakukan penelitian di lapangan. Hal ini dikarenakan adanya kemungkinan bahwa peneliti menemukan temuan-temuan baru (Hardani et al, 2020). Desain penelitian ini menggunakan action research. Action Research (Penelitian Tindakan) memuat 4 tahapan yaitu analisis masalah, perencanaan tindakan, pelaksanaan tindakan, dan evaluasi tindakan (O'Brien, 1998). Dikarenakan keterbatasan waktu penelitian, sehingga desain penelitian dimulai dari analisis masalah sampai perencanaan tindakan. Dalam prosesnya, peneliti berkolaborasi dengan lembaga Mahkamah Pelayaran untuk mendesain transformasi lembaga agar dapat diaplikasikan.

Pengumpulan data menggunakan studi pustaka, observasi, wawancara, dan dokumentasi. Penelitian ini menggunakan triangulasi sumber data

sebagai pemeriksaan keabsahan data. Analisis data menggunakan teknik kondensasi, penyajian, dan penarikan kesimpulan ditambah dengan analisis SWOT (Miles, Huberman, & Saldana, 2014).

Hasil dan Pembahasan

Latar Belakang dan Urgensi Transformasi Mahkamah Pelayaran Menjadi Pengadilan Maritim di Indonesia

Analisis SWOT untuk melihat urgensi dari transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim di Indonesia. Berikut adalah tabel analisis SWOT dalam penelitian ini:

Tabel 2. SWOT

Faktor Internal	Strength	Weaknesses
Faktor Eksternal	<ul style="list-style-type: none"> Lembaga yang berdiri sejak zaman Belanda Keputusan dari Ahli Keputusan menjadi landasan Hakim Pengadilan Negeri 	<ul style="list-style-type: none"> Lembaga dengan kewenangan yang terlalu sempit Penegakan kode etik Keputusan bersifat rekomendasi
Opportunity	Strategi SO	Strategi WO
<ul style="list-style-type: none"> Perubahan Undang-Undang Transformasi menjadi Pengadilan Maritim 	Mengupayakan transformasi untuk efektivitas penegakan hukum sehingga	Melaksanakan perubahan Undang-Undang untuk transformasi lembaga dengan tidak hanya

<ul style="list-style-type: none"> Efektivitas penegakan hukum 	keputusan yang dikeluarkan dapat dieksekusi secara langsung bukan sebagai landasan hakim lain	penegakan kode etik sehingga meningkatkan efektivitas penegakan hukum dan menghasilkan keputusan bersifat yudisial
Threat	Strategi ST	Strategi WT
Potensi sengketa dan perkara yang timbul di laut baik perdata, pidana, dan akibat kecelakaan kapal	Mengoptimalkan keputusan ahli dalam penanganan potensi sengketa dan perkara yang timbul di laut baik perdata, pidana, dan akibat kecelakaan kapal.	Meningkatkan kewenangan dan mengubah keputusan yang bersifat rekomendasi menjadi yudisial sehingga dapat dijadikan sebagai dasar eksekusi sengketa dan perkara yang timbul di laut baik perdata, pidana, dan akibat kecelakaan kapal

Sumber: diolah peneliti, 2021.

Urgensi transformasi dilakukan untuk menanggapi perubahan, menganalisis dampak, dan menyiapkan langkah untuk menghadapinya. Transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim di Indonesia dapat dilakukan dan mungkin dilakukan sehingga hal tersebut bukan mustahil terjadi. Hal ini tentu melihat bahwa

Pengadilan Maritim melihat kebutuhan masyarakat saat ini akan kepastian hukum, keadilan, dan keamanan. Hasil data menunjukkan setiap elemen dari lembaga yang menunjukkan performa, kesenjangan dan kebutuhan. Regulasi Mahkamah Pelayaran saat ini belum dapat dikatakan sebagai payung hukum yang tepat. Hal ini dikarenakan Mahkamah Pelayaran masih diatur dalam Undang-Undang Pelayaran bukan Undang-Undang mengenai lembaga Mahkamah Pelayaran. Mengenai tugas pokok dan fungsi, organisasi, dan personel masih diatur dalam Peraturan Menteri.

Selama ini sebagai lembaga di bawah eksekutif. Parameter lembaga peradilan termasuk dengan kemandirian lembaganya. Mahkamah Pelayaran tentu belum memiliki kemandirian mengingat kedudukannya di bawah eksekutif dan tidak berdiri sendiri (Sutiyoso & Hastuti, 2005). Mahkamah Pelayaran belum dapat dikatakan sebagai lembaga peradilan walaupun proses pemeriksaan perkara dapat dikatakan mirip seperti lembaga peradilan. Proses persidangan Mahkamah di Mahkamah Pelayaran menggunakan kata sidang dan panel ahli sebagai hakim. Persidangan juga menghadirkan saksi dan saksi ahli untuk

pembuktian. Terduga juga dapat didampingi dengan Penasihat Ahli sebagai pendamping persidangan. Pembacaan keputusan juga dibacakan di akhir persidangan. Menggunakan palu dalam setiap sidang, memiliki pihak terduga sebagai yang diindikasikan melakukan sebuah kesalahan. Terdapat perkara yang menjadi objek persidangan. Hal ini sebenarnya memenuhi 5 (lima) syarat peradilan dimana dalam Anshary MK (2017) menyatakan bahwa adanya peradilan apabila memenuhi 5 (lima) hal yaitu adanya lembaga yang mengadili, adanya pihak yang bersengketa (subyek hukum), adanya objek yang disengketakan (objek hukum), adanya perkara yang mengandung sengketa, dan adanya peraturan yang mengaturnya.

Di Indonesia, lembaga peradilan berada di bawah yudikatif dalam hal ini kekuasaan kehakiman yaitu MA dan MK. Hal ini telah mendapatkan legalitas dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Oleh karena itu Mahkamah Pelayaran baru dapat dikatakan sebagai lembaga peradilan secara sah dan legal apabila berada di bawah yudikatif dalam hal ini MA. Setelah dibawah MA hal-hal yang melingkupi organisasi dapat mengikuti operasional dari organisasi di bawah MA.

Sistem koordinasi dan komunikasi Mahkamah Pelayaran dapat dimulai dari penegakan hukum sebelum berkas masuk di persidangan dan eksekusi keputusan. Lembaga yang menjadi bagian dari sistem koordinasi dan komunikasi Mahkamah Pelayaran adalah Syahbandar, KPLP, dan Ditkapel. Adapun yang menyangkut persidangan dan hal lainnya yaitu BKI, BMKG, Polri dan Kejaksaan. Melihat penegakan hukum di laut Indonesia saat ini banyak lembaga yang memiliki kewenangan tersebut. Hasilnya adalah kurang efektif dan efisien dalam operasionalnya. Melihat hal tersebut dibutuhkan sebuah sistem penegakan hukum yang hanya ada satu lembaga sebagai single agency multy task untuk proses penegakan hukum sebelum berkas masuk di persidangan. Penegakan hukum akan memberikan kepastian hukum (Subarkah, 2011). Hal ini tentu belum didapatkan oleh lembaga Mahkamah Pelayaran. Secara umum penegakan hukum meliputi pengawasan, penyelidikan, penyidikan, penuntutan, dan peradilan. Sistem koordinasi dan komunikasi Mahkamah Pelayaran melalui sistem penegakan hukum yang berakhir di Mahkamah Pelayaran hingga eksekusi keputusan belum menjawab penegakan hukum yang sesungguhnya. Hal ini

ditambah dengan Pengadilan Perikanan dan Pengadilan Negeri yang memiliki kewenangan perdata dan pidana di laut juga masih belum efektif. Hal ini menguatkan pernyataan dari Rochele dan Loschky (2014) dan Irawan (2019) yang menyatakan bahwa di Asia Tenggara, Indonesia merupakan negara dengan tingkat kepercayaan masyarakat terhadap lembaga peradilan terendah. Ditambah lagi dengan performa lembaga peradilan di Indonesia tercatat kurang baik jika dibanding dengan sektor lain (Rochele & Loschky, 2014) (Irawan, 2019).

Produk akhir yang menjadi hasil dari Mahkamah Pelayaran setelah dilaksanakan persidangan berupa sebuah keputusan yang bersifat rekomendasi. Hal ini tentu menjadi kesenjangan dari nomenklatur yang dimiliki berupa Mahkamah yang seharusnya produk akhirnya berupa putusan yang bersifat yudisial. Sebelum itu, keputusan Mahkamah Pelayaran pernah berupa putusan yang langsung dapat dilaksanakan eksekusi. Namun hal ini berubah sehingga keputusannya hanya bersifat rekomendasi untuk Menteri Perhubungan menjatuhkan putusan. Walaupun dalam hasil pengumpulan data terdapat dua pendapat yang berbeda mengenai keputusan Mahkamah

Pelayaran. Namun peneliti merasa bahwa apabila Mahkamah Pelayaran ditransformasikan menjadi Pengadilan Maritim maka produk akhirnya harus berupa putusan yudisial bukan rekomendasi. Putusan inilah yang nantinya akan memiliki implikasi terhadap kepastian hukum, keadilan, dan keamanan.

Upaya Pemerintah dalam Mewujudkan Wacana Transformasi Mahkamah Pelayaran Menuju Pembentukan Pengadilan Maritim

Upaya transformasi dilakukan karena perubahan kondisi yang menuntut kemampuan organisasi dalam menanggapi fenomena perubahan, menganalisis dampak, dan menyiapkan langkah untuk menghadapinya. Perubahan kondisi mengakibatkan munculnya permasalahan-permasalahan baru. Permasalahan tersebut mulai dari manajemen dan kepemimpinan, proses peradilan, pengelolaan sumber daya (manusia, aset, dan keuangan), kepuasan pengguna jasa pengadilan, keterjangkauan jasa pengadilan hingga ketidakpercayaan masyarakat terhadap lembaga peradilan (Mahkamah Agung RI, 2010).

Melihat bagaimana lembaga Mahkamah Pelayaran dalam tataran operasional belum dapat dikatakan efektif dan lembaga peradilan perikanan dan Pengadilan Negeri juga masih memiliki kekurangan. Maka pemerintah menyadari bahwa transformasi diperlukan untuk peningkatan kapasitas dari lembaga. Transformasi Mahkamah Pelayaran dalam hal ini telah di upayakan oleh pemerintah internal Mahkamah Pelayaran. Kesadaran mengenai kurang efektifnya operasional Mahkamah Pelayaran muncul kala Mahkamah Pelayaran diketuai oleh Adi Karsyaf, S.H., M.H dan Peni Pudji Turyanti, S.H., M.H.

Kedua ketua Mahkamah Pelayaran dalam masa menjabat mengusahakan transformasi Mahkamah Pelayaran. Hal ini dibuktikan dengan upaya studi banding yang dilaksanakan dengan negara-negara lain. Selain itu dilakukan upaya FGD yang menghadirkan pakar. Namun kedua upaya tersebut tentu menuai hasil yang belum terlihat mengingat bahwa proses tersebut masih bersifat internal.

Doktrin Indonesia sebagai negara hukum menjadi awal terbentuknya sebuah lembaga peradilan yang dimulai dari adanya payung hukum. Saptana et al (2013) menyatakan bahwa faktor yang

perlu ditransformasikan mengenai elemen kelembagaan. Melihat upaya yang telah dilaksanakan oleh pemerintah belum masuk kedalam salah satu elemen transformasi. Oleh karena itu peneliti menyatakan bahwa transformasi belum dimulai.

Mengingat hasil dari upaya yang telah dilaksanakan meliputi hasil studi banding bahwa Mahkamah Pelayaran tidak ada kemiripan dengan Admiralty Court dan Maritime Court karena kewenangan yang terlalu sempit dan elemen kelembagaan yang masih banyak kesenjangan. Hasil FGD dapat disimpulkan bahwa Mahkamah Pelayaran apabila dipindahkan dalam naungan Mahkamah Agung dapat disetujui.

Merujuk pada hasil tersebut maka seharusnya pemerintah sudah dalam proses transformasi. Mengingat bahwa hal tersebut belum berjalan terdapat hambatan yang dihadapi. Hambatan tersebut yaitu pengajuan Undang-Undang yang cukup rumit karena memakan proses yang panjang. Hal ini tentu memerlukan sebuah instruksi dari pihak yang berwenang. Instruksi dari atasan yang belum ada menjadi hal mendasar perumusan undang-undang. Perumusan undang-undang yang dimulai dari pembuatan naskah akademik juga

belum dilakukan. Nawacita Presiden Joko Widodo yang ingin menjadikan Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia menjadikan pemerintah internal Mahkamah Pelayaran menganggap bahwa nanti akan ada Pengadilan Maritim. Pemimpin negara dalam hal ini Presiden telah menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia yang salah satunya terdapat elemen penegakan hukum. Elemen tersebut seharusnya didukung dengan adanya Pengadilan Maritim. Nawacita menjadi poros maritim dunia menjadi motivasi untuk melaksanakan upaya transformasi. Namun karena pemerintah internal Mahkamah Pelayaran juga bagian dari operasional eksekutif yang menunggu instruksi maka inisiatif transformasi tersebut hanya diupayakan sebatas studi banding dan FGD.

Payung hukum yang belum terbentuk dikaitkan dengan belum adanya political will. Penghambat ini yang menjadikan Pengadilan Maritim di Indonesia belum terbentuk hingga saat ini. Padahal dalam konsep pembentukan peradilan Indonesia hal tersebut dapat dilakukan. Kesadaran mengenai perkembangan lingkungan strategis dan meningkatnya ancaman tidak dibarengi

dengan upaya peningkatan kapasitas peradilan yang menjadi bagian dari penegakan hukum. Peluang berdirinya peradilan khusus telah termaktub dalam pasal 8 Undang-Undang Nomor 49 Tahun 2009 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1986 Tentang Peradilan Umum. Pasal tersebut menyatakan bahwa “Di lingkungan peradilan umum dapat dibentuk pengadilan khusus yang diatur dengan undang-undang”. Kartika (2014) menyatakan bahwa seharusnya tumpang tindih permasalahan pengaturan keterlibatan berbagai institusi yang memiliki kewenangan keamanan dan keselamatan laut dapat secara lebih detail dan khusus pada proses peradilan. Hal ini akan berdampak positif terhadap kepastian dan perlindungan hukum yang lebih terjamin. Kekhususan dari penegakan hukum di laut ini juga menjadi bagian dari konsepsi transformasi yang merupakan proses harmonisasi hukum internasional ke dalam hukum nasional. Konektivitas di laut yang menyebabkan penggunaan hukum internasional selain hukum nasional di berlakukan.

Prospek Transformasi

Mahkamah Pelayaran saat ini dalam Undang-Undang Pelayaran hanya disebut

sebagai lembaga yang melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal. Pengadilan Maritim seharusnya memiliki payung hukum yang kuat dalam operasionalnya. Solusi untuk mengatasi kesenjangan dalam hal ini adalah perumusan Undang-Undang yang mengatur mengenai Mahkamah Pelayaran sehingga dapat bertransformasi menjadi Pengadilan Maritim. Mahkamah Pelayaran di bawah naungan eksekutif dalam hal ini adalah Kementerian Perhubungan dan tidak ada hubungan yuridis dengan lembaga yudikatif sehingga sukar disebut sebagai lembaga peradilan. Pengadilan Maritim bagian dari yudikatif dan lembaga independen. Untuk mengatasi kesenjangan dalam hal ini diperlukan sebuah peralihan kedudukan yang semula Mahkamah Pelayaran di bawah naungan eksekutif maka ditransformasikan menjadi di bawah naungan yudikatif. Hal ini tentu dimaksudkan agar Mahkamah Pelayaran dapat dikatakan sebagai lembaga independen yang melaksanakan proses peradilan. Sesuai dengan tujuan pemisahan kekuasaan menjadi tiga bagian yaitu legislatif, ekektif, dan yudikatif dimaksudkan agar tidak ada kerancuan dalam pelaksanaan proses pemerintahan. Lembaga peradilan

seharusnya bersifat independen sehingga eksistensinya diakui dan dihormati (Makfudz, 2017).

Penggunaan nama lembaga yang semula Mahkamah menjadi Pengadilan. Hal ini dikarenakan apabila Mahkamah Pelayaran ditransformasikan menjadi Pengadilan Maritim maka berkedudukan di bawah Mahkamah Agung sehingga nama Mahkamah di Mahkamah Pelayaran harus diganti menjadi Pengadilan. Mahkamah sendiri memiliki arti sebagai lembaga dengan kedudukan, tugas, dan wewenangan hukum yang tertinggi. Di Indonesia nama Mahkamah hanya digunakan di Mahkamah Agung dan Mahkamah Konstitusi sebagai lembaga peradilan tertinggi. Dahulu Pengadilan Militer sebelum menjadi bagian dari MA juga menggunakan istilah Mahkamah. Oleh karena itu Mahkamah dalam Mahkamah Pelayaran harus diganti menjadi Pengadilan. Selanjutnya penggunaan Pelayaran juga harus diganti menjadi Maritim karena mengingat bahwa tujuan transformasi ini adalah untuk meningkatkan kapasitas lembaga menjadi memiliki kewenangan di bidang kemaritiman. Perubahan nama lembaga menjadi Pengadilan Maritim memiliki kecocokan antara kedudukan dan wewenangnya. Kewenangan yang

bersifat instruktif juga harus dihilangkan sehingga hal ini menunjukkan bahwa nantinya lembaga ini bersifat independen. Lembaga peradilan tentu memiliki kewenangan menerima gugatan sesuai dengan kewenangan absolutnya. Kewenangan absolut inilah yang menjadi bagian dari gap antara Mahkamah Pelayaran dengan Pengadilan Maritim. Mahkamah Pelayaran hanya memeriksa, mengadili dan merekomendasikan perkara keprofesian pelaut dalam hal ini berbeda dengan Pengadilan Maritim yang kewenangannya melingkupi hal-hal yang timbul akibat dari aktivitas kemaritiman. Oleh karena itu solusi untuk mengatasi kesenjangan ini adalah meningkatkan kapasitas dari Mahkamah Pelayaran untuk dapat memiliki kewenangan di bidang kemaritiman baik pidana di laut, perdata maritim dan kecelakaan kapal. Solusi ini tentu menjadi jawaban atas akibat-akibat yang muncul apabila sebuah peristiwa kecelakaan kapal terjadi namun hal-hal yang timbul belum dapat terselesaikan. Mengingat bahwa tindak pidana di laut juga masih menjadi kewenangan Pengadilan Negeri dan Pengadilan Perikanan nantinya hal ini akan melebur menjadi kewenangan Pengadilan Maritim. Sesuai dengan asas peradilan sederhana, cepat, dan biaya

ringan sehingga akan lebih efektif dan efisien untuk perkara yang timbul di laut diperiksa, diadili, dan diputus oleh satu pengadilan saja. Mengingat bahwa Pengadilan Perikanan masih belum efektif dan sebagai bentuk spesialisasi hukum maritim sehingga harus dipisahkan antara Peradilan Umum dan Peradilan Khusus. Oleh karena itu perkara yang timbul di laut adalah sebuah perkara khusus sehingga akan lebih pas apabila diadili di Pengadilan Khusus. Hal ini juga menyangkut wilayah yurisdiksi bahwa Pengadilan Maritim tentu wilayah yurisdiksinya adalah perairan di Indonesia. Untuk mengatasi kesenjangan wilayah yurisdiksi bahwa Mahkamah Pelayaran hanya ada satu di Ibu Kota Indonesia maka dibentuklah sebuah kepaniteraan atau kesekretariatan di berbagai daerah. Dimungkinkan untuk permulaan dapat menempel pada Pengadilan Negeri sehingga pelaksanaan operasional dapat segera dilaksanakan.

Sanksi juga menjadi kesenjangan Mahkamah Pelayaran dengan Pengadilan Maritim. Mahkamah Pelayaran hanya dapat memberikan rekomendasi berupa sanksi administratif untuk dieksekusi. Penarikan atau pencabutan sementara sertifikat atau ijazah Pelaut adalah satu-satunya sanksi administratif yang menjadi

rekomendasi dari Mahkamah Pelayaran. Solusi untuk dapat ditransformasikan adalah dapat memberikan sanksi selain administratif juga sanksi pidana dan ganti rugi. Selama ini sengketa yang timbul akibat dari kecelakaan kapal hanya dapat di klaim apabila pengguna jasa yang mengirimkan barangnya mengasuransikan barang tersebut. Hal ini tentu memiliki biaya tambahan yang cukup tinggi sehingga harga barang menjadi lebih mahal. Apabila tidak diasuransikan maka hal ini akan berakibat apabila barang tidak sampai dengan utuh maka sengketa ini akan sulit diselesaikan dikarenakan ganti rugi dari barang tersebut tidak ada yang bertanggung jawab selain pemilik barang. Lingkungan yang rusak juga memiliki bagian tersendiri untuk dapat dijaga sehingga perlunya kewenangan Mahkamah Pelayaran untuk memberikan sanksi selain administratif adalah untuk menjaga lingkungan sebagai bagian dari keamanan, memastikan kepastian hukum bagi pengguna jasa, dan keadilan bagi pelaku kemaritiman. Keputusan yang bersifat final atau tidak bisa dilakukan upaya hukum banding maupun kasasi juga menjadi gap karena dalam proses peradilan berjalan maka sebuah putusan pengadilan tingkat pertama harus dapat

dilakukan upaya hukum sebagai pengupayaan keadilan bagi pencari keadilan. Apabila ditransformasikan maka Mahkamah Pelayaran yang nantinya menjadi Pengadilan Maritim harus memiliki pengadilan tingkat pertama, banding, dan kasasi yang berada di Mahkamah Agung.

Menggunakan solusi atas kesenjangan Mahkamah Pelayaran dengan Pengadilan Maritim dapat menjadi sebuah transformasi kelembagaan Mahkamah Pelayaran. Hal ini dimungkinkan untuk peningkatan penegakan hukum yang selama ini menjadi salah satu problematika di Indonesia. Spesialisasi hukum maritim yang mengadopsi hukum internasional menjadi landasan bahwa konektivitas yang terjadi di laut mengakibatkan negara harus memiliki lembaga dengan kapasitas menyelesaikan sengketa tidak hanya nasional namun juga internasional. Penegakan hukum di laut Indonesia dapat meningkatkan penjagaan sumber daya alam untuk peningkatan ekonomi negara. Pemenuhan kepastian hukum dan rasa keadilan bagi pengguna jasa maritim, penjagaan lingkungan laut, serta keamanan maritim menjadi tujuan dari penegakan hukum. Melalui penegakan hukum akan menciptakan good order at

sea di Indonesia. Hal tersebut dapat meningkatkan keamanan maritim di wilayah perairan Indonesia. Transformasi ini menjadi sebuah peluang penataan kembali lembaga yang sudah berdiri sejak zaman Belanda hingga saat ini. Permulaan penegakan hukum di laut sebelum masuk ke lembaga peradilan menjadi faktor penentu penyelesaian sengketa yang selanjutnya hakim sebagai vocal point dan jalan terakhir penyelesaian sengketa untuk menerbitkan sebuah putusan dengan orientasi penegakan hukum dan keadilan.

Upaya yang dapat ditempuh oleh Pemerintah dalam upaya transformasi dirumuskan dengan melihat kebutuhan dan pengaturan hukum tata negara di Indonesia. Dari data yang telah didapatkan bahwa Mahkamah Pelayaran membutuhkan perubahan untuk menjadi lembaga yang lebih baik. Inovasi transformasi terdiri dari 4 bagian yaitu re-framing, re-structuring, re-vitalization, dan re-newal (Gouillart & Kelly, 1995).

Re-framing Mahkamah Pelayaran mencakup dimensi organisasi. Merumuskan langkah-langkah yang perlu ditempuh untuk peningkatan lembaga. Pertama sebagai payung hukum, Mahkamah Pelayaran harus memiliki legalitas yang sah dan kuat. Walaupun

saat ini Mahkamah Pelayaran sudah disebut dalam Undang-Undang Pelayaran namun untuk tidak seperti lembaga Peradilan pada umumnya yang memiliki payung hukum Undang-Undang. Oleh karena itu dalam upaya transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim diperlukan Undang-Undang yang mengatur sebagai landasan hukum Pengadilan Maritim. Revisi Undang-Undang Kekuasaan Kehakiman juga perlu dilakukan. Pasal 25 Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman yang menyatakan “Badan peradilan yang berada di bawah Mahkamah Agung meliputi badan peradilan dalam lingkungan peradilan umum, peradilan agama, peradilan militer dan peradilan tata usaha negara” harus ditambah frasa peradilan maritim atau peradilan maritim masuk kedalam bagian peradilan umum seperti peradilan perikanan, peradilan HAM, peradilan anak, peradilan tipikor, peradilan niaga, dan peradilan hubungan industrial. Payung hukum Undang-Undang menjadi wajib dan tidak bisa payung hukum Peraturan Perundang-Undangan dibawah Undang-Undang. Hal ini juga menjadi mungkin karena Undang-Undang Kekuasaan Kehakiman sudah mengaturnya dalam Pasal 1 angka 8 yang

menyebutkan bahwa adanya pengadilan khusus dapat dibentuk di bawah Mahkamah Agung yang diatur dalam Undang-Undang.

Kedudukan Pengadilan Maritim nantinya akan menjadi bagian dari lembaga yudikatif dibawah Mahkamah Agung. Hal ini dikarenakan kekuasaan kehakiman dipegang oleh Mahkamah Agung dan badan peradilan di bawahnya serta Mahkamah Konstitusi. Kembali melihat bahwa peradilan khusus dapat dibentuk di bawah Mahkamah Agung.

Organisasi Pengadilan Maritim nantinya akan mengikuti organisasi badan peradilan di bawah Mahkamah Agung. Hal ini sesuai dengan pasal 21 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman yang menyatakan bahwa organisasi, administrasi, dan finansial Mahkamah Agung dan badan peradilan yang berada di bawahnya berada di bawah kekuasaan Mahkamah Agung. Selanjutnya bahwa ketentuan lebih lanjut diatur dalam lingkungan peradilan masing-masing dalam Undang-Undang sesuai dengan kekuasaan lingkungan peradilan masing-masing.

Re-structuring Mahkamah Pelayaran mencakup persaingan kinerja agar berjalan dengan baik. Saat ini sistem

koordinasi dan komunikasi Mahkamah Pelayaran terdiri dari beberapa lembaga sesuai dengan SOPnya. Syahbandar menjadi lembaga yang melaksanakan pemeriksaan pendahuluan apabila terjadi kecelakaan kapal sebelum dilakukan pemeriksaan lanjutan di Mahkamah Pelayaran. Apabila transformasi dilakukan maka yang menjadi bagian dari sistem koordinasi dan komunikasi nantinya yaitu Pengadilan Tinggi dan Mahkamah Agung untuk internal. Pengadilan Tinggi diperlukan sebagai Pengadilan tingkat banding setelah Pengadilan Maritim tingkat pertama. Mahkamah Agung sebagai Pengadilan tingkat kasasi dan induk dari Pengadilan Maritim atau tingkatan peradilan yang tertinggi. Apabila sudah terbentuk Pengadilan Maritim maka hal ini tentu merubah tatanan proses beracara. Apabila yang proses beracara di Mahkamah Pelayaran diajukan oleh Syahbandar maka nantinya proses beracara akan dilakukan dengan Kejaksaan sebagai Penuntut Umum.

Masuk dalam peningkatan kinerja maka untuk memaksimalkan penegakan hukum. Dileburkannya lembaga yang memiliki kewenangan mengadili sengketa yang timbul di laut baik perdata maupun pidana. Sehingga kewenangan

Pengadilan Perikanan mengenai tindak pidana perikanan, Pengadilan Negeri mengenai tindak pidana pelayaran, kapabeanan dan tindak pidana umum yang terjadi di laut, dan kecelakaan kapal menjadi kewenangan Pengadilan Maritim. Hal ini akan memberikan sebuah efektivitas penegakan hukum khususnya peradilan yang memiliki kewenangan memeriksa, mengadili, dan memutus perkara yang terjadi di laut hanya satu peradilan. Ditambah dengan lembaga penegak hukum yang menjadi penyelidik dan penyidik untuk perkara yang terjadi dilaut. Sehingga sistem koordinasi dan komunikasi menjadi efisien tanpa melalui pelimpahan ke lembaga lainnya.

Tugas pokok dan fungsi Mahkamah Pelayaran setelah melalui transformasi juga perlu dilakukan upaya penyusunan. Hal ini apabila telah berubah menjadi Pengadilan Maritim tentu nomenklatur yang tersemat menjadi memiliki kewenangan memeriksa, mengadili, dan memutus di bidang kemaritiman baik perdata maupun pidana. Oleh karena itu diperlukan sebuah perumusan terlebih dahulu mengenai kewenangan absolut Pengadilan Maritim nantinya. Untuk kewenangan relatif maka mengikuti kewenangan relatif Pengadilan Negeri yang mengatur mengenai wilayah

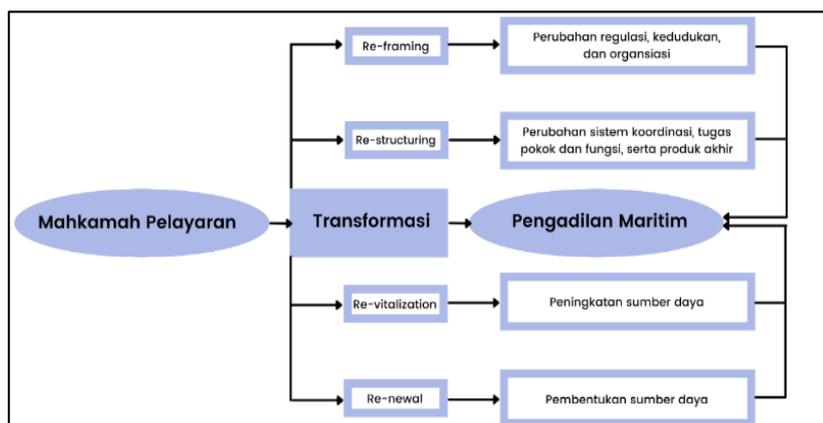
yurisdiksi. Tentu wilayah yurisdiksi Pengadilan Maritim melingkupi wilayah laut atau perairan Indoensia. Hal ini tentu memerlukan sebuah pembahasan lebih lanjut.

Produk akhir Pengadilan Maritim harus berbentuk putusan dan memiliki sifat yudisial. Hal ini karena produk akhir Mahkamah Pelayaran yang menjadikan Mahkamah Pelayaran seperti “singa tak bertaring” padahal dalam persidangan memerlukan proses yang cukup rumit namun keputusan yang dikeluarkan berupa rekomendasi. Hal ini mengakibatkan Mahkamah Pelayaran seperti staff ahli Menteri Perhubungan untuk mengambil keputusan terkait sanksi pelaut dalam kecelakaan kapal. Putusan adalah hal terpenting dalam peradilan sehingga marwah dari peradilan itu ada untuk menciptakan keadilan. oleh karena itu produk akhir dari Pengadilan Maritim nantinya harus berupa putusan yang dapat di eksekusi dan upaya hukum baik banding, maupun kasasi.

Re-vitalization Mahkamah Pelayaran mencakup pemeliharaan pertumbuhan dengan memperhatikan sumber daya yang tersedia. Untuk saat ini panel ahli Mahkamah Pelayaran dianggap

layaknya hakim (walaupun sebelum perubahan dinamakan sebagai hakim) dan diantaranya memiliki latar pendidikan sarjana hukum. Maka dalam rangka transformasi untuk mencapai peningkatan kapasitas kelembagaan panel ahli ini dapat dilakukan upaya untuk meningkatkan kapasitas menjadi Hakim di Pengadilan Maritim. Upaya ini juga dibarengi dengan permulaan pelaksanaan transformasi dimana organisasi dan administrasi menempel pada Pengadilan Negeri sehingga untuk proses penerimaan perkara dapat dilaksanakan dengan segera.

Re-newal Mahkamah Pelayaran mencakup transformasi Sumber Daya Manusia yang melingkupi pembentukan pegawai pengadilan yang memahami hal-hal yang mencakup kewenangan Pengadilan Maritim nantinya. Oleh karena itu perlu dilakukan pembentukan baik kesekretariatan, kepaniteraan, maupun personel hakim. Susunan majelis hakim dapat dilakukan dengan 1 (satu) hakim karier, dan 2 (dua) hakim ad hoc kemaritiman. Pemilihan hakim ad hoc ini memiliki alasan tersendiri dikarenakan hakim ad hoc dipilih karena kekhususan dari sengketa yang diadili.



Gambar 1. Bagan transformasi Mahkamah Pelayaran menuju pembentukan Pengadilan Maritim.

Sumber: diolah peneliti, 2021.

Tabel 3. Scenario Planning

Elemen Kelembagaan	Kedaaan Saat ini	Apabila Dilakukan Transformasi	Apabila Tidak Dilakukan Transformasi
Regulasi	Termaktub dalam UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah dan Peraturan Menteri	Payung hukum menjadi kuat dan jelas	Payung hukum tetap lemah karena belum berbentuk Undang-Undang
Kedudukan	Dibawah naungan Kementerian Perhubungan RI dan menjadi bagian dari eksekutif	Bagian dari kekuasaan kehakiman menjadi lembaga peradilan	Ketidajelasan lembaga karena menggunakan nomenklatur mahkamah dan operasional mirip dengan lembaga peradilan namun dibawah eksekutif
Organisasi	Termaktub dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 3 Tahun 2021 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran	Organisasi lembaga peradilan mengikuti Mahkamah Agung dan Badan Peradilan di bawahnya	Bukan organisasi lembaga peradilan
Tugas Pokok dan Fungsi	Pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal (penegakan kode etik)	Kewenangan meningkat mengenai perdata maritim, pidana dilaut, kecelakaan kapal dan akibatnya	Kewenangan terbatas
Sistem Koordinasi dan Komunikasi	Lingkup Kementerian Perhubungan	Lingkup Mahkamah Agung	Tetap operasional eksekutif dan tidak independen
Sumber Daya	Panel Ahli	Hakim	Panel Ahli
Produk Akhir	Bersifat rekomendasi	Bersifat yudisial	Tidak ada marwah lembaga

Sumber: diolah peneliti, 2021.

4 (empat) bagian transformasi tersebut telah disesuaikan dengan penggunaan teori transformasi dan konsep lembaga peradilan di Indonesia. Hal ini tentu menjadi dasar bagaimana sebuah lembaga terbentuk dan menjadi sistem ketatanegaraan di Indonesia. Bagan transformasi menunjukkan alur transformasi dapat dilakukan. Tabel *scenario planning* menunjukkan kemungkinan yang terjadi apabila transformasi dilakukan dan tidak dilakukan. Transformasi tersebut adalah cara yang dapat dilakukan selain itu disesuaikan dengan kebutuhan penegakan hukum dan keadilan di Indonesia.

Kesimpulan Rekomendasi dan Pembatasan

Temuan dari penelitian ini menunjukkan bahwa performa Mahkamah Pelayaran yang belum efektif dalam tataran operasional. Kesenjangan yang menjadi kelemahan Mahkamah Pelayaran yang besar berpengaruh terhadap penegakan hukum di laut. Kewenangan yang terlalu sempit mengakibatkan Mahkamah Pelayaran belum menjawab akibat yang timbul dari kecelakaan kapal. Kedudukan di bawah eksekutif dengan nomenklatur mahkamah yang berarti

peradilan menjadi kerancuan. Proses operasional yang mirip dengan peradilan juga menambah kerancuan Mahkamah Pelayaran. Keputusan Mahkamah Pelayaran menjadi pembuktian bagi kasus tindak pidana di Pengadilan Negeri menjadi kekuatan Mahkamah Pelayaran. Proses persidangan yang dipimpin oleh panel ahli dengan standar kecakapan menjadikan Keputusan Mahkamah Pelayaran menjadi bernilai. Namun karena sifatnya yang berupa rekomendasi dan tidak yudisial menjadikan marwah Mahkamah Pelayaran tidak ada. Nawacita sebagai poros maritim dunia harus diimbangi dengan lembaga yang memiliki kapabilitas menyelesaikan masalah yang muncul dari aktivitas Indonesia sebagai poros maritim dunia. Hal tersebut menjadi alasan urgensi transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim di Indonesia. Ditambah dengan dorongan dari internal Mahkamah Pelayaran, masyarakat maritim dan pengguna jasa, dan wacana pemerintah untuk membuat Pengadilan Maritim. Upaya transformasi dapat dilakukan dengan memperhatikan aturan hukum tata negara di Indonesia.

Upaya yang dilakukan oleh Pemerintah masih terbatas. Upaya internal Pemerintah Mahkamah

Pelayaran berupa studi banding dan FGD. Studi banding menunjukkan kesenjangan antara Mahkamah Pelayaran dengan Admiralty Court dan Maritime Court. Hal tersebut ditunjukkan dengan kewenangan yang terlalu sempit dan operasional yang berbeda dengan Pengadilan Maritim. FGD menghasilkan urgensi dari transformasi untuk peningkatan penyelesaian masalah yang timbul akibat kecelakaan kapal dan peningkatan kapasitas lainnya berupa perdata dan pidana di laut. Hasil pembahasan juga menemukan titik bahwa pengalihan kedudukan Mahkamah Pelayaran menjadi bagian dari Mahkamah Agung. Upaya transformasi dapat dilakukan dengan *re-framing*, *re-structuring*, *re-vitalization*, dan *re-newal*. Hal yang menyangkut kemungkinan transformasi mengungkapkan apabila transformasi dilakukan dan tidak dilakukan memiliki konsekuensi masing-masing.

Untuk meningkatkan kewenangan Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim sebagai saran penelitian ini yaitu:

1. Upaya transformasi dapat dilakukan dengan perubahan elemen kelembagaan sesuai dalam pembahasan dengan memerhatikan hukum tata negara di Indonesia dan dapat dimulai dengan menumbuhkan

political will yang menjadi dasar untuk pembentukan Undang-Undang.

2. Dilanjutkan dengan perubahan regulasi yang pertama yaitu asas *ius constituendum* yaitu membentuk Undang-Undang yang baru yang meleburkan Undang-Undang Perikanan dan Pelayaran menjadi satu sehingga terbentuk badan Peradilan yang merepresentasikan Pengadilan Maritim yang termasuk dalam bagian yudikatif. Kedua, dengan melakukan revisi Undang-Undang Pelayaran untuk ditambahkan kewenangan Mahkamah Pelayaran selain pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal. Ketiga, dengan membuat *Omnibus Law* bidang maritim. Hal ini tentu akan membentuk sebuah lembaga peradilan dengan kewenangan memeriksa, mengadili, dan memutus sengketa kemaritiman baik perdata maupun pidana.
3. Setelah itu dilanjutkan dengan pembentukan tim penanggung jawab untuk pelaksanaan transformasi. Tim ini harus beranggotakan Mahkamah Agung RI selaku pemegang kekuasaan kehakiman, Kementerian Perhubungan RI selaku yang menaungi Mahkamah Pelayaran, Kementerian Koordinator Bidang

Kemaritiman dan Investasi RI selaku institusi yang menaungi Kementerian Perhubungan RI, dan ditambah dengan institusi yang memiliki keterkaitan di bidang maritim dapat menjalin kerjasama menjadi penanggung jawab untuk pelaksanaan transformasi.

4. Inovasi transformasi dapat dilakukan dengan 4 cara yaitu *re-framing* mencakup perubahan regulasi, kedudukan, dan organisasi, *re-structuring* perubahan sistem koordinasi, tugas pokok dan fungsi, dan produk akhir, *re-vitalization* mencakup peningkatan sumber daya, dan *re-newal* mencakup pembentukan sumber daya.
5. Dikarenakan keterbatasan dalam penelitian ini maka disarankan untuk adanya penelitian lanjutan mengenai *political will* dalam penyusunan regulasi transformasi Mahkamah Pelayaran menuju pembentukan Pengadilan Maritim.

Daftar Pustaka

- Gouillart, Francis J & James N Kelly. (1995) *Transforming The Organization*. New York: McGraw-Hill Inc.
- Hananto, Akhayari. (2017). Dikukuhkan di New York Agustus Ini, Inilah Jumlah Resmi Pulau di Indonesia. Retrieved from <https://www.goodnewsfromindonesia.id/2017/08/19/dikukuhkan-di-new-york-agustus-ini-inilah-jumlah-resmi-pulau-di-indonesia>
- Hardani, H. A, et al. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif & Kuantitatif*. Yogyakarta: CV Pustaka Ilmu Group.
- Irawan, Bambang. (2019). Institutional Pluralism Sistem Peradilan Indonesia dan Kekuatan Negara di Era Globalisasi. *Jurnal Bornei Administrator*,15(3),237–256.
- Kartika, Shanti Dwi. (2014). Keamanan Maritim dari Aspek Regulasi dan Penegakan Hukum. *Negara Hukum*, 5(2),143–167.
- Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi. (2018). Menko Maritim Luncurkan Data Rujukan Wilayah Kelautan Indonesia. Retrieved from <https://maritim.go.id/menko-maritim-luncurkan-data-rujukan-wilayah-kelautan-indonesia/>
- Khopiatuziadah. (2017). Evaluasi Pengadilan Perikanan dalam Penegakan Hukum di Bidang Perikanan dalam Rangka Perubahan Kedua Undang-Undang tentang Perikanan. *Jurnal Legislasi Indonesia*, 14(4), 17–28.
- Mahkamah Agung RI. (2010). *Cetak Biru Pembaruan Peradilan 2010–2035*. Mahkamah Agung RI.
- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldana, J. (2014). *Qualitative Data Analysis: A Methods Sourcebook*. (3th ed). California: SAGE Publication, Inc.
- MK, Anshary. (2017). *Hukum Acara Perdata Pengadilan Agama dan Mahkamah Syar'iyah*. Bandung: CV Mandar Maju.

- Moleong, Lexy. J. (2000). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- O'Brien, Rory. (1998). *An Research of the Methodological Approach of Action Research*. Faculty of Information Studies: University of Toronto USA.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 3 Tahun 2021 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran
- Saptana et al. (2013) Strategi Percepatan Transformasi Kelembagaan GAPOKTAN dan Lembaga Keuangan Mikro Agribisnis dalam Memperkuat Ekonomi di Perdesaan. *Jurnal Manajemen & Agribisnis*, 10(1), 60–70.
- Subarkah, Ibnu. (2011). Dilematika Kekuasaan Lembaga Peradilan dan Keadilan dalam Frame Desentralisasi Pemerintahan (Suatu Common Sense). *Jurnal Konstitusi*. IV(1), 131–152.
- Sutiyoso, Bambang & Sri Hastuti. (2005). *Aspek-Aspek Perkembangan Kekuasaan Kehakiman di Indonesia*. Yogyakarta: UII Press.
- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 Tentang Kekuasaan Kehakiman.
- Undang-Undang Nomor 49 Tahun 2009 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1986 Tentang Peradilan Umum.
- United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982.*

Lampiran

Pertanyaan Penelitian

No	Pertanyaan penelitian
1.	Bagaimana latar belakang terbentuknya Mahkamah Pelayaran di Indonesia?
2.	Bagaimana kewenangan Mahkamah Pelayaran yang diberikan Peraturan Perundang-Undangan?
3.	Bagaimana pengaturan dasar hukum Mahkamah Pelayaran?
4.	Bagaimana implementasi kewenangan Mahkamah Pelayaran di lapangan?
5.	Apakah ada hambatan terkait dengan operasional Mahkamah Pelayaran yang menyangkut kewenangan? Jika ada hambatan yang seperti apa?
6.	Apakah ada kewenangan yang belum diberikan Peraturan Perundang-Undangan namun sangat dibutuhkan dalam operasional Mahkamah Pelayaran? Jika ada kewenangan yang bagaimana?
7.	Bagaimana operasional Mahkamah Pelayaran dengan aktor internasional?
8.	Bagaimana proses persidangan berlangsung? (Komparasi dengan PN)
9.	Bagaimana proses perumusan keputusan?
10.	Bagaimana seharusnya bentuk Mahkamah Pelayaran yang dibutuhkan?
11.	Bagaimana proses berperkara di Mahkamah Pelayaran?
12.	Bagaimana keputusan yang di keluarkan oleh Mahkamah Pelayaran?

13.	Apakah Mahkamah Pelayaran berpotensi atau dapat ditransformasikan menjadi Pengadilan Maritim?
14.	Siapa yang bertanggung jawab untuk melakukan proses transformasi?
15.	Apa yang perlu dikembangkan dari Mahkamah Pelayaran di Indonesia?
16.	Bagaimana operasional yang dibutuhkan untuk transformasi Mahkamah Pelayaran? (kedudukan, organisasi, tugas pokok dan fungsi, sistem koordinasi dan komunikasi, dan sumber daya)
17.	Bagaimana produk akhir yang dibutuhkan untuk Mahkamah Pelayaran? (Putusan dan Sanksi)
18.	Apakah pernah dilakukan upaya transformasi?
19.	Apa kendala dalam proses transformasi?
20.	Bagaimana bentuk/konsep transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim di Indonesia?
21.	Bagaimana mengatasi kendala dalam proses transformasi?
22.	Bagaimana urgensi transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Pengadilan Maritim di Indonesia?
23.	Bagaimana penegakan hukum di laut Indonesia?
24.	Bagaimana efektivitas Pengadilan Perikanan di Indonesia